

DIARIO

SERVICIOS AUXILIARES

NÚMERO 1.º



DEL

OFICIAL

Entrada el ____ de ____ de ____

Número ____ Folio ____

MINISTERIO DE MARINA

El Diario se sirve gratuitamente á los suscriptores de la «Legislación»

Las disposiciones insertas en este Diario, tienen carácter preceptivo.

Se admiten suscripciones al Diario al precio de 6 pesetas semestre.

SUMARIO

Aviso.

Ley.

Relativa á comunicaciones marítimas.

Reales decretos.

Creando una clase denominada de aspirantes al cuerpo de Practicantes y dieta reglas para su admisión.—Comutación de pena al marinero fogonero S. Alonso.

Reales ordenes.

ESTADO MAYOR CENTRAL.—Desestima instancia del teniente de navío gra-

duado D. A. Seljo.—Traslada R. D. concediendo la Gran cruz de S. Hermenegildo al general de brigada D. J. Sancho.—Resuelve que la Comisión central liquidadora de Infantería de Marina, sustituya los balances de las disueltas unidades por un balance-resumen.—Ascensos en el cuerpo de Contramaestres. Ascensos en el cuerpo de Condestables.—Dispone se trasladen á Oviedo y Placencia, para el reconocimiento y recepción de pólvoras, el Jefe inspector de Sta. Bárbara y comandante D. D. de Lora.

SERVICIOS AUXILIARES.—Licencia al oficial primero de secciones de Archivo D. J. Vélez.—Cambio de situación de los Auxiliares de Oficinas D. R. García y D. A. Egea.

ASESORÍA GENERAL.—Nombra asesor de la Comandancia de Cádiz al de la de Algeciras D. J. Camargo.

AVISO DE LA ADMINISTRACION

Se ruega á los suscriptores del DIARIO OFICIAL y *Colección Legislativa* de la Armada, cuyas suscripciones terminen en 30 del presente mes de junio, renueven, durante el mismo, las correspondientes al segundo semestre del año actual.

SECCION OFICIAL

LEY

MINISTERIO DE FOMENTO

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

TITULO PRIMERO

NAVEGACION

Artículo 1.º Los buques de vapor nacionales y extranjeros en navegación de altura, con carga ó pasaje á bordo y procedencia de puertos extranjeros de Europa ó de Asia y Africa en el Mediterráneo, ó con destino á ellos, satisfarán en el primer puerto de la Península ó Islas Baleares donde efectúen operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros, un impuesto de 0,75 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Dicho impuesto quedará reducido á 0,50 pesetas, siempre que las operaciones de tráfico de mercancías y pasajeros que el buque realice no excedan de la mitad de su tonelaje de registro neto.

Cuando el buque que haya pagado la cuota de 0,50 pesetas verifique operaciones sucesivas de tráfico en otros puertos de la Península ó Islas Baleares, que hagan exceder el total de ellas de la mitad de su tonelaje de registro neto, satisfará una cuota de 0,25 pesetas por cada tonelada de registro neto en el puerto donde, en el curso del viaje del buque, tenga lugar el exceso.

Podrán los buques optar entre el pago de la cuota del impuesto cada vez que le corresponda, y el pago, como abono anticipado del mismo impuesto, durante doce meses, á razón de 2 pesetas por cada tonelada de registro neto.

Estarán exentos del pago del impuesto los buques que embarquen exclusivamente frutas frescas.

Los navieros ó armadores de los buques que hayan satisfecho el impuesto por abono anticipado, podrán sustituir reglamentariamente uno ó varios de dichos buques, durante el plazo de duración del abono, por otro ú otros de análogo tonelaje, siempre que el sustituido no se pueda utilizar por naufragio ó avería, y pagarán la diferencia por exceso cuando la hubiere.

La exacción del impuesto no comenzará hasta 1.º de enero de 1911.

Art. 2.º El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

El carácter de dicha navegación subsistirá siempre entre puertos españoles, aunque ella se extienda á otros extranjeros en el curso del viaje inicial.

Será lícito el tráfico de pasajeros de cámara y sus equipajes, en navegación de cabotaje nacional, para los

buques trasatlánticos nacionales y extranjeros que en el curso de sus viajes de navegación de altura toquen en puertos españoles.

Art. 3.º Los servicios de puerto serán exclusivos de los buques y artefactos navales (dragas, gánguiles, aljibes, pontonas y chalanas) de bandera y construcción ó de procedencia y registro nacionales.

Art. 4.º A los efectos de los artículos 2.º y 3.º, se considerarán como de construcción nacional los buques y artefactos navales que á la promulgación de esta ley figuren en nuestros abanderamientos y registros, y aquellos que dentro de los tres meses queden abanderados y registrados en España, así como los que durante los cinco primeros años de cumplimiento de la ley se introduzcan, abanderen y registren para reponer el material naval actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional que se inutilice por naufragio ó avería, á condición de que siempre el material extranjero introducido esté clasificado como de primera categoría por entidad competente, á juicio del Gobierno.

Art. 5.º Podrán excusarse ante la *Comisión Protectora de la Producción Nacional*, creada por real decreto de 23 de febrero de 1908, las obligaciones que los artículos 2.º, 3.º y 4.º imponen á los navieros españoles y á las entidades encargadas de servicios de puertos, respecto á la construcción nacional de los buques y artefactos navales, en cualquiera de los cuatro casos siguientes:

a) Cuando los buques y artefactos navales que hayan de destinarse á reponer ó á aumentar el material naval actualmente adscrito á los servicios de cabotaje nacional ó de puertos, figuren en la relación anual de los artículos ó productos para cuya adquisición se considera necesaria la concurrencia extranjera, con arreglo á la ley de 14 de febrero de 1907 y disposiciones complementarias de la misma.

b) Cuando comparados, en igualdad de condiciones, el precio de la construcción nacional y el de la extranjera, computando en el primero las primas á la construcción, y en el segundo los derechos arancelarios, el nacional exceda al extranjero en más del 10 por 100 de éste.

c) Cuando el plazo de entrega en la construcción nacional exceda al de la extranjera en un período equivalente al comprendido entre la mitad y las dos terceras partes del segundo, según los casos.

d) Cuando la construcción nacional no reúna las garantías que por reglamento se estimen necesarias, ni las condiciones que exige el art. 1.º del reglamento de 23 de febrero de 1908, vigente para la aplicación de la ley de 14 de febrero de 1907.

Art. 6.º Los buques nacionales de vapor que reúnan las condiciones fijadas en el art. 8.º y verifiquen tráfico directo internacional en navegaciones de altura y gran cabotaje, disfrutarán durante los diez primeros años de cumplimiento de esta ley las primas de navegación siguientes: 0,40 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de altura, y 0,50 pesetas por cada tonelada bruta de arqueado total y 1.000 millas navegadas en navegación de gran cabotaje.

Art. 7.º Los buques nacionales de vapor que en navegaciones de gran cabotaje y altura realicen las expediciones anuales ó viajes redondos de tráfico directo internacional consignadas en el cuadro 4, anexo á este artículo, con la periodicidad y velocidad que en el mismo se especifican, y reúnan las condiciones que se detallan en el art. 9.º, tendrán derecho durante los diez primeros años de duración de la ley á las siguientes primas de navegación: los buques que verifiquen las expediciones comprendidas en el grupo primero de dicho cuadro, 0,60 pe-

setas por tonelada de arqueado total y 1.000 millas navegadas; los del segundo grupo, 0,80 pesetas por igual tonelaje y millaje, y los del grupo tercero una peseta por iguales conceptos.

Art. 8.º Para disfrutar de las primas que otorga el art. 6.º, se requerirá reunir las condiciones siguientes:

1.ª Que el buque nacional esté comprendido en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

2.ª Que sea española toda la dotación en las condiciones normales de la navegación y salvo el caso de fuerza mayor, y que el naviero contribuya, en proporción reglamentaria, al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó sostenga, por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas, á juicio del Gobierno.

3.ª Que el buque admita en la medida y forma reglamentarias, según su clase, los alumnos de los institutos náuticos oficiales ó escuelas especiales de industrias marítimas que estén en prácticas.

4.ª Que verifique el transporte gratuito de las valijas de Correos entregadas y recogidas á bordo por funcionarios del Estado.

5.ª Que el promedio de la carga y pasaje transportados por el buque en tráfico directo internacional durante el año, no sea inferior al 50 por 100 de la carga máxima que en condiciones normales pueda transportar el buque reglamentariamente, según su clase y la de su carga y pasaje durante los viajes realizados en dicho tráfico, y que el 30 por 100 de dicho promedio se alcance exclusivamente en el tráfico de exportación de productos españoles.

Art. 9.º Para disfrutar de las primas que otorgan el art. 7.º y el cuadro 4, anexo á este artículo, se requerirá reunir las condiciones 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª consignadas en el art. 8.º, y además una de las dos siguientes:

a) En las líneas de navegación que cuenten más de dos años de existencia, que el promedio durante el año de la carga y el pasaje embarcados en puertos españoles y que el buque haya sacado de España para tráfico directo internacional no sea inferior al 40 por 100 del máximo que en condiciones normales pueda transportar reglamentariamente, según su clase y la de su carga y pasaje en dicho tráfico, y que el promedio durante el año de carga y pasaje que á España haya traído y en puerto español haya desembarcado, también en tráfico directo internacional, no sea inferior al 33 por 100 de dicho máximo.

b) En las líneas de nueva creación ó que cuenten menos de dos años de existencia, que aquel promedio no sea inferior en la exportación al 33 por 100, y en la importación al 25 por 100.

Art. 10. El número de millas recorridas en tráfico directo internacional, se valorará, reglamentariamente, por cada viaje redondo del buque para el cálculo anual de las primas, según la cantidad comprendida entre el primer puerto de arranque de España y el último de llegada al extranjero y viceversa, medida sobre la distancia marítima directa que sea reglamentaria entre todos los puertos recorridos durante el viaje redondo, verificando tráfico directo internacional, computándose como tal el retorno á España en lastre.

Art. 11. Las primas que concede el art. 6.º no podrán cobrarlas ningún buque por más de 20.000 millas anuales en la navegación de gran cabotaje ó de 30.000 en la de altura. No podrá cobrar por más de 25.000 millas anuales el buque que verifique en el año en distintos viajes ambas navegaciones.

El máximo de tonelaje total correspondiente á estos

máximos parciales de millaje, será el de 350.000 toneladas; pero esta cifra podrá aumentarse siempre que el total de las primas liquidadas durante el año no exceda de 2.900.000 pesetas.

Art. 12. Las primas que concede el art. 7.º á las líneas indicadas en su cuadro anejo A no podrán exceder en el año de 2 millones de pesetas, distribuidas en esta proporción:

Primer grupo, 670.000; segundo grupo, 380.000, y tercer grupo, 950.000 pesetas.

El Gobierno dispondrá reglamentariamente y ateniéndose á las prescripciones de la ley, la distribución anual que deba hacerse para el otorgamiento de las primas entre las distintas líneas que comprende el cuadro A, según el tráfico en ellas realizado, y podrá sustituir por otra ú otras de importe análogo y de mayor conveniencia nacional alguna de dichas líneas si durante dos años consecutivos no hubiere lugar al otorgamiento de las primas correspondientes. Bonificará el tipo de prima de cada grupo en el 20 por 100 del importe respectivo, cuando las líneas sean de nueva creación y en ellas se acredite haber realizado el servicio durante el año con la velocidad media correspondiente al grupo inmediato superior, y en el tercer grupo con velocidad media anual superior á 14 millas. Compensará entre los tres grupos en las liquidaciones anuales de las primas, los excesos ó defectos del número de millas y de toneladas navegadas, y, en relación con esos excesos ó defectos, distribuirá y compensará los importes máximos de los totales de las primas fijados anteriormente para cada grupo.

Art. 13. La liquidación de las primas á la navegación se verificará anualmente en forma reglamentaria:

a) Para las primas que concede el art. 6.º en la proporción adecuada á la carga transportada y á las millas navegadas durante el año. En igualdad de dichas condiciones tendrá preferencia para el cobro de la prima el buque de construcción nacional.

b) Para las primas que concede el art. 7.º, en proporción adecuada á la carga y pasaje transportados, á las millas navegadas y á la velocidad media anual desarrollada durante el año. En igualdad de dichas condiciones será preferido para el cobro de la prima, en primer lugar, el buque de construcción nacional, y después el del naviero ó armador más antiguo en cada línea de navegación.

Art. 14. Para las liquidaciones anuales de las primas á la navegación que regula el artículo anterior, se seguirán, además de los preceptos en él establecidos, las reglas siguientes:

a) En la liquidación de las primas que otorga el artículo 6.º se admitirán compensaciones entre los excesos ó defectos de la carga transportada, en exportación é importación y de las millas navegadas durante el año, recíprocamente.

b) En la liquidación de las primas que concede el artículo 7.º se admitirán tolerancias por defectos en la velocidad y en la carga, descuentos proporcionales en las primas y compensaciones recíprocas entre los mínimos fijados para dicha carga á la exportación y á la importación, y entre la carga y velocidad de los buques de un mismo naviero ó armador adscritos anualmente á un mismo servicio, tráfico ó línea de navegación.

Las tolerancias, que una vez verificadas las compensaciones recíprocas antes citadas, no podrán exceder del 5 por 100 en la velocidad y del 15 por 100 en el tráfico directo durante los dos primeros años y del 3 por 100, y 10 por 100, respectivamente, durante los restantes, no serán nunca aplicables á las reincidencias. Estas harán perder todo derecho de preferencia en las liquidaciones anuales de las primas.

Cuando el total de las primas exceda de la cantidad consignada en esta ley, se procederá al prorrateo entre las toneladas de los buques que en igualdad de condiciones hayan acreditado derecho á dichas primas.

Art. 15. No se abonará por cada servicio de tráfico marítimo realizado más que una clase de prima ó subvención consignada en esta ley.

Art. 16. Los buques excluidos en las liquidaciones de las primas que otorga el art. 7.º, tendrán opción á las primas que otorga el art. 6.º cuando reúnan las condiciones de carga y pasaje en tráfico directo que prescribe el artículo 8.º

Los excesos ó defectos que resultaren en las liquidaciones anuales de cada clase de primas, respecto á las cantidades totales de 2.900.000 pesetas asignadas á las del art. 6.º y 2.000.000 de pesetas consignadas para las del art. 7.º, podrán compensarse recíprocamente siempre que el total del importe de la liquidación anual de ambas clases de primas no exceda de 4.900.000 pesetas.

Art. 17. Los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares se establecerán, organizarán y desarrollarán, con arreglo á las bases siguientes:

1.ª El Gobierno procederá, con la oportunidad que cada caso requiera, á la contratación de estos servicios en las condiciones que se establecen en los cuadros B y C, anexos á este artículo y á continuación en estas bases.

2.ª Durante el plazo de duración de los servicios consignados en el cuadro B, podrá el Gobierno concertar, sin aumento total de subvención, las alteraciones que requiera el interés del Estado ó la necesidad del tráfico, aumentando, ó disminuyendo el número de expediciones en las diferentes líneas, prolongando éstas, introduciendo ó suprimiendo puntos de escala y asignando á unas líneas las velocidades fijadas para otras, mediante estipulaciones contractuales que regulen estas alteraciones y dando cuenta documentada á las Cortes.

Podrá en igual forma concertar la sustitución de la línea de Filipinas marcada con el número 5 en el cuadro B, por otra ú otras de mayor conveniencia pública y cuyo importe no altere el del conjunto de los servicios especificados en dicho cuadro, y procurará dar preferencia en la sustitución á las líneas del Norte de España á los Estados Unidos y la Argentina, ó á las líneas del Norte de España al Brasil y Argentina, con extensión al Pacífico, y del Norte de España al Báltico.

Podrá el Gobierno, asimismo, extender en su día por el Canal de Panamá hasta los puertos del Pacífico que crea conveniente, la línea de Venezuela y Colombia, marcada con el número 4 en el cuadro B; hacer bimensual la expedición de enlace del Norte de España con la línea de Canarias y Fernando Póo, marcada con el número 6 en dicho cuadro, para el mejor servicio de las líneas de Marruecos consignadas en el tercer grupo del cuadro C y de la línea de la Argentina, marcada con el número 2 en el cuadro B y establecer, de acuerdo con el Gobierno de la República Argentina, una expedición mensual á Buenos Aires subvencionada por ambos países.

3.ª En las líneas subvencionadas prestarán al Estado los buques á ellas afectos los siguientes servicios, adecuados á la índole especial de cada línea:

a) Conducción gratuita de la correspondencia pública y de oficio, paquetes postales, caudales ó valores del Estado y pastas metálicas para la acuñación de moneda.

b) Transporte del pasaje y carga oficial con rebajas concertadas en las tarifas generales del concesionario.

c) Utilización de los barcos afectos á dichas líneas para servicios auxiliares de guerra y otros especiales del Estado, mediante indemnizaciones reguladas en los contratos.

4.^a En los contratos de dichas líneas, además de las prescripciones generales y de las especiales que el Gobierno estime necesarias para cada servicio, se estipularán las siguientes:

En cuanto al pasaje:

a) Que los precios de y para España no sean superiores á los que se establezcan para el extranjero.

b) Que los buques, en las condiciones de comodidad para el pasaje y trato al emigrante, compitan con sus similares extranjeros, fomenten el turismo y den estímulo y facilidades especiales al transporte de emigrantes á nuestras posesiones de Africa y al Imperio de Marruecos.

c) Que disfruten de bonificaciones del 30 por 100 de la tarifa general los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio, y los de los comisionados oficiales que designe el Ministerio de Fomento para su representación ó participación en los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con aprobación ó concurso del Gobierno. Y que se haga donación gratuita al Ministerio de Instrucción Pública de diez pasajes de ida y retorno á los puertos de América que determine cada año dicho Ministerio, con aplicación á los comisionados que éste designe con objeto de realizar trabajos de conveniencia nacional.

En cuanto á la carga:

d) Que se dé preferencia, garantizándolo eficazmente, al embarque de la mercancía española sobre la extranjera, dentro de un plazo prudencial anterior al de la fecha del embarque en cada puerto.

e) Que se establezcan tarifas de máxima percepción, aprobadas por el Gobierno, previa audiencia de Cámaras de Comercio, Sindicatos de exportación y otras entidades análogas que lo soliciten, en todas las líneas donde las similares extranjeras, con subvenciones de sistema análogo ó sin ellas, tengan establecidas tarifas normales ó oficiales que puedan servir de reguladoras á aquéllas para que se haga efectivo en toda su integridad el principio de que el producto español no pague en las líneas nacionales subvencionadas más flete que el similar extranjero en el país de su origen por las líneas de igual clase.

Las tarifas á que se refiere el párrafo anterior se revisarán todos los años con audiencia de las entidades citadas y en la forma que se determine en los contratos.

Los concesionarios de los servicios quedarán obligados á reintegrar á los cargadores el exceso de flete que les hubieran cobrado sobre las tarifas aprobadas con sujeción á los preceptos de esta ley.

f) Que se hagan bonificaciones en los fletes corrientes del transporte por servicios combinados, y se bonifiquen también, dentro de un máximo de tonelaje, los fletes de los productos nacionales cuya exportación convenga favorecer especialmente.

g) Que se transporten gratuitamente los muestrarios y las pacotillas de ensayo, y los productos ú objetos nacionales destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación ó concurso del Gobierno.

El transporte gratuito, deberá ser pedido con antelación suficiente y no excederá de cantidad determinada en los contratos por línea y año.

h) Que los concesionarios de las líneas presten con todas sus Agencias los servicios de información y comisión que se les confíen como agentes generales del comercio, y que dichos concesionarios nombren representantes ó consignatarios de sus buques á súbditos españoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó de personal idóneo para el caso puedan conce-

der la referida consignación á los súbditos de otras naciones.

5.^a Los buques subvencionados, deberán ser propiedad de españoles y estar abanderados y matriculados en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan la materia.

Reunirán las condiciones que, con relación al servicio que han de prestar, determine en cada caso el Gobierno las generales establecidas por el Ministerio de Marina, las especiales fijadas por el mismo para los buques auxiliares de la Armada. Estarán, además, comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras extranjeras, competentes á juicio del Gobierno y la de la Sociedad Española que se constituya con las suficientes garantías, aquellos buques adquiridos con posterioridad al establecimiento de ésta.

Las pruebas de reconocimiento se practicarán con arreglo á lo que prevenga el Ministerio de Marina, y sujetándose también á ello se justificará la marcha en prueba de los vapores que habrán de conservarse constantemente en buen estado de servicio, comprobado por reconocimientos reglamentarios, sin perjuicio de las visitas de inspección que sobre el servicio general de las líneas y el particular de los buques, en puerto ó navegando, practiquen Jefes de la Armada en forma que se regulará en los contratos.

El Gobierno podrá en todo momento examinar, mediante delegados, la contabilidad especial que para cada buque afecto á servicios subvencionados habrán de llevar los concesionarios, en la forma que regulen los contratos, para el debido conocimiento de los ingresos y gastos de los servicios.

6.^a No podrá exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluido; pero si el nuevo fuese construido en España, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses. Durante dicho plazo, podrá ser reemplazado provisionalmente por otro buque que aunque no reuna las condiciones del definitivo, se halle en buen estado y apto para el servicio, á juicio del Ministerio de Marina, y esté comprendido, además, en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

Podrán ser adquiridos, en España ó en el extranjero los barcos necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios; pero de todos los precisos para la reposición de ellos ó la ampliación de servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia á la española sobre la extranjera.

La nueva construcción para los buques destinados á los servicios del cuadro B, se verificará en el primer decenio del contrato, de suerte que al terminar dicho período las dos terceras partes de la flota dedicada á los servicios, resulte de nueva construcción, y en el segundo decenio de modo que, á lo menos, una tercera parte del tonelaje dedicado á la reposición de buques perdidos ó excluidos, sea también de nueva construcción.

Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional cuando comparados en igualdad de condiciones el precio de esa construcción nacional y el de la extranjera, y computando en la primera las primas á la construcción y en la segunda los derechos arancelarios, el nacional excediera al extranjero en más de un 10 por 100. Cuando el plazo de la construcción nacional exceda al de la extranjera en cantidad comprendida entre la mitad, y las dos terceras partes de ésta según el porte del buque, y siempre que no reuna el constructor español las garantías que sean reglamentarias para dejar á salvo la responsabilidad del concesionario de los servicios subvencionados.

4.^a En los contratos de dichas líneas, además de las prescripciones generales y de las especiales que el Gobierno estime necesarias para cada servicio, se estipularán las siguientes:

En cuanto al pasaje:

a) Que los precios de y para España no sean superiores á los que se establezcan para el extranjero.

b) Que los buques, en las condiciones de comodidad para el pasaje y trato al emigrante, compitan con sus similares extranjeros, fomenten el turismo y den estímulo y facilidades especiales al transporte de emigrantes á nuestras posesiones de Africa y al Imperio de Marruecos.

c) Que disfruten de bonificaciones del 30 por 100 de la tarifa general los pasajes de los comisionistas y agentes de comercio, y los de los comisionados oficiales que designe el Ministerio de Fomento para su representación ó participación en los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales con aprobación ó concurso del Gobierno. Y que se haga donación gratuita al Ministerio de Instrucción Pública de diez pasajes de ida y retorno á los puertos de América que determine cada año dicho Ministerio, con aplicación á los comisionados que éste designe con objeto de realizar trabajos de conveniencia nacional.

En cuanto á la carga:

d) Que se dé preferencia, garantizándolo eficazmente, al embarque de la mercancía española sobre la extranjera, dentro de un plazo prudencial anterior al de la fecha del embarque en cada puerto.

e) Que se establezcan tarifas de máxima percepción, aprobadas por el Gobierno, previa audiencia de Cámaras de Comercio, Sindicatos de exportación y otras entidades análogas que lo soliciten, en todas las líneas donde las similares extranjeras, con subvenciones de sistema análogo ó sin ellas, tengan establecidas tarifas normales ó oficiales que puedan servir de reguladoras á aquéllas para que se haga efectivo en toda su integridad el principio de que el producto español no pague en las líneas nacionales subvencionadas más flete que el similar extranjero en el país de su origen por las líneas de igual clase.

Las tarifas á que se refiere el párrafo anterior se revisarán todos los años con audiencia de las entidades citadas y en la forma que se determine en los contratos.

Los concesionarios de los servicios quedarán obligados á reintegrar á los cargadores el exceso de flete que les hubieran cobrado sobre las tarifas aprobadas con sujeción á los preceptos de esta ley.

f) Que se hagan bonificaciones en los fletes corrientes del transporte por servicios combinados, y se bonifiquen también, dentro de un máximo de tonelaje, los fletes de los productos nacionales cuya exportación convenga favorecer especialmente.

g) Que se transporten gratuitamente los muestrarios y las pacotillas de ensayo, y los productos ú objetos nacionales destinados á los Museos comerciales españoles ó Exposiciones nacionales iniciadas en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación ó concurso del Gobierno.

El transporte gratuito, deberá ser pedido con antelación suficiente y no excederá de cantidad determinada en los contratos por línea y año.

h) Que los concesionarios de las líneas presten con todas sus Agencias los servicios de información y comisión que se les confíen como agentes generales del comercio, y que dichos concesionarios nombren representantes ó consignatarios de sus buques á súbditos españoles establecidos en los puertos extranjeros de ruta, y sólo á falta de ellos ó de personal idóneo para el caso puedan conce-

der la referida consignación á los súbditos de otras naciones.

5.^a Los buques subvencionados, deberán ser propiedad de españoles y estar abanderados y matriculados en España, con arreglo á las disposiciones legales que rijan la materia.

Reunirán las condiciones que, con relación al servicio que han de prestar, determine en cada caso el Gobierno las generales establecidas por el Ministerio de Marina, las especiales fijadas por el mismo para los buques auxiliares de la Armada. Estarán, además, comprendidos en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras extranjeras, competentes á juicio del Gobierno y la de la Sociedad Española que se constituya con las suficientes garantías, aquellos buques adquiridos con posterioridad al establecimiento de ésta.

Las pruebas de reconocimiento se practicarán con arreglo á lo que prevenga el Ministerio de Marina, y sujetándose también á ello se justificará la marcha en prueba de los vapores que habrán de conservarse constantemente en buen estado de servicio, comprobado por reconocimientos reglamentarios, sin perjuicio de las visitas de inspección que sobre el servicio general de las líneas y el particular de los buques, en puerto ó navegando, practiquen Jefes de la Armada en forma que se regulará en los contratos.

El Gobierno podrá en todo momento examinar, mediante delegados, la contabilidad especial que para cada buque afecto á servicios subvencionados habrán de llevar los concesionarios, en la forma que regulen los contratos, para el debido conocimiento de los ingresos y gastos de los servicios.

6.^a No podrá exceder de veinte meses el plazo para la reposición del buque perdido ó excluido; pero si el nuevo fuese construido en España, este plazo podrá ser prorrogado por seis meses. Durante dicho plazo, podrá ser reemplazado provisionalmente por otro buque que, aunque no reuna las condiciones del definitivo, se halle en buen estado y apto para el servicio, á juicio del Ministerio de Marina, y esté comprendido, además, en la primera categoría de las Sociedades clasificadoras competentes, á juicio del Gobierno.

Podrán ser adquiridos, en España ó en el extranjero, los barcos necesarios para el establecimiento inmediato de los servicios; pero de todos los precisos para la reposición de ellos ó la ampliación de servicios subvencionados, las dos terceras partes serán de nueva construcción, dando preferencia á la española sobre la extranjera.

La nueva construcción para los buques destinados á los servicios del cuadro B, se verificará en el primer decenio del contrato, de suerte que al terminar dicho período las dos terceras partes de la flota dedicada á los servicios, resulte de nueva construcción, y en el segundo decenio de modo que, á lo menos, una tercera parte del tonelaje dedicado á la reposición de buques perdidos ó excluidos, sea también de nueva construcción.

Podrá excusarse la obligatoria preferencia de la construcción nacional cuando comparados en igualdad de condiciones el precio de esa construcción nacional y el de la extranjera, y computando en la primera las primas á la construcción y en la segunda los derechos arancelarios, el nacional excediera al extranjero en más de un 10 por 100. Cuando el plazo de la construcción nacional exceda al de la extranjera en cantidad comprendida entre la mitad, y las dos terceras partes de ésta según el porte del buque, y siempre que no reuna el constructor español las garantías que sean reglamentarias para dejar á salvo la responsabilidad del concesionario de los servicios subvencionados.

7.^a La dotación de todos los buques será española, en condiciones normales y salvo justificadísimas excepciones, y sin perjuicio de las disposiciones que dicte el Ministerio de Marina para la organización de las reservas navales, en su contrata se fijará la precisa condición de quedar obligada á prestar los servicios de guerra á que puedan ser destinados los buques. Estos admitirán gratuitamente, cuando el Gobierno lo determine, los alumnos de los institutos náuticos oficiales, ó escuelas especiales de industrias marítimas, que según su clase les corresponde reglamentariamente.

Los concesionarios de los contratos, contribuirán en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomenta para el personal náutico, ó costearán por cuenta propia ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas, á juicio del Gobierno.

8.^a El abastecimiento de los barcos se hará preferentemente en España y con productos nacionales. En los puertos de la Península se tomará, siempre que sea posible, carbón nacional en cantidad que corresponda, por lo menos, á las dos terceras partes del consumo y capacidad de carboneras de cada buque, en las expediciones que partan de España.

También se harán, con preferencia, en España y en establecimientos de los concesionarios de los servicios, los trabajos normales precisos para el sostenimiento de éstos y el buen estado de los buques que los desempeñen.

9.^a Para garantía del cumplimiento de los contratos se exigirá á los concesionarios, fianzas suficientes, á juicio del Gobierno.

En las condiciones del concurso se fijará una escala de penalidad aplicable á los contratistas de los servicios, para caso de incumplimiento de los contratos, pudiendo llegar hasta la rescisión de éstos, con pérdida de la fianza.

10. Las concesiones de los servicios deberán hacerse mediante concurso público y á españoles, ó á entidades españolas, constituidos como «navieros ó armadores nacionales».

Si el concesionario fuese un particular, acreditará debidamente que los buques y demás elementos para el desempeño del servicio son de su exclusiva propiedad, y si fuese una Sociedad, sus acciones ó participaciones de capital, serán nominativas é intransferibles á extranjeros.

Las obligaciones no podrán exceder del capital efectivo en acciones.

El Consejo de la misma estará formado por españoles, y su Director ó Gerente será también español.

Los estatutos de las entidades concesionarias no autorizarán libros de actas reservadas, ni la existencia de fondos con ese carácter reservado, para el Gobierno ó sus delegados, en cuanto se refiera á los servicios.

11. Se contratarán los servicios consignados en el cuadro B, en su totalidad, y los del C, separándolos en tres grupos: uno de Canarias, otro de Baleares y otro de servicios del N. y NO. de Africa, ó reuniendo dichos tres grupos sólo en dos, en la forma que se estime conveniente.

12. El plazo de duración de los contratos será de veinte años para los servicios consignados en el cuadro B y de diez para los del cuadro C, considerándose prorrogados dichos contratos, si dos años antes de su terminación en el primer caso, y un año antes en el segundo, no hubieren sido denunciados.

La prórroga tácita no excederá de dos años en ningún caso.

Art. 18. Para la mayor eficacia de las primas á la navegación y las subvenciones á comunicaciones regulares,

el Gobierno procurará el desarrollo de las tarifas económicas de transporte por ferrocarril para los artículos de producción nacional con destino á la exportación, y fomentará además, por cuantos medios estén á su alcance, el concierto entre las Compañías de ferrocarriles y las de navegación nacionales que presten los servicios citados en los cuadros A, B y C, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos con tarifas especiales reducidas á fletes corridos, que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa en buques nacionales de los principales artículos de producción nacional, muy especialmente del carbón.

Para éste, el Gobierno presentará á las Cortes, antes de un año, un proyecto de ley especial; é ínterin sea aprobado, la exportación ó distribución por el litoral en vía marítima del carbón nacional, disfrutará de una prima de 0,30 pesetas por tonelada.

Estimulará, asimismo, cuanto le sea posible el concierto entre las principales Compañías de ferrocarriles y de navegación que concurren á los más importantes puertos de España, para fomentar con su asociación y la de los municipios, diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos una explotación que, mediante concesiones legales del Estado, asegure la más conveniente autonomía administrativa de cada puerto y el desarrollo de sus iniciativas, con beneficio de los intereses locales, de los de la provincia ó región, y de los generales del comercio nacional.

Convocará concursos para la dotación del material que necesiten los puertos para la rapidez de su tráfico, y alentará las iniciativas privadas, conducentes á la creación de bancos ó sindicatos de exportación, agencias, bazares y museos comerciales, sociedades de crédito marítimo y de hipoteca naval, y un Registro español de clasificación de buques.

Eximirá ó reducirá el impuesto de transporte marítimo al desembarque en tráfico directo por buques nacionales y extranjeros, en navegación de altura, de las mercancías que á continuación se expresan, siempre que el desembarque se verifique en el viaje de retorno de buques que realizan un viaje redondo con procedencia exclusiva de puertos españoles de la Península é Islas Baleares á la ida, y con destino único á ellos como término del viaje redondo á la vuelta.

Las mercancías exentas á su desembarque del impuesto de transporte en las condiciones fijadas en el párrafo anterior, serán las siguientes: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras de vegetales en rama; goma, gutapercha, cueros y pieles sin curtir; sebos y otras grasas animales; tripas y otros despojos; palos tintóreos y duelas; salitre y fosfatos de cal; guanos y demás abonos orgánicos; petróleo y aceites minerales brutos; simientes de sésamo, lino y otras oleaginosas, incluso la copra ó nuez de coco; café, té y cacao, y tabaco en rama.

Suprimirá para los actos relativos á la navegación de los buques que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17, el recargo de dos décimas sobre las las obvenciones consulares impuesto por el art. 6.º de la ley de Presupuestos de 31 de marzo de 1900, y establecerá en el arancel consular una tarifa especial decreciente y proporcional al mayor número de escalas que anualmente verifique cada cual de dichos buques en cada puerto.

Reducirá en un 50 por 100 de su importe los derechos vigentes para la expedición y refrendo de las patentes de Sanidad, y declarará exentos de todo gasto para los armadores, consignatarios y capitanes, los reconocimientos y

fijación de placas por Sanidad en los buques nacionales que reúnan las condiciones fijadas en los artículos 8.º ó 9.º ó 17.

Reducirá también en un 50 por 100 las obervaciones ó derechos que perciban los arqueadores, peritos mecánicos, maestros de bahías y demás periciales de esta especie por los reconocimientos oficiales que deban satisfacer los armadores ó consignatarios de las naves.

Reformará los reglamentos de practica y amarraje, y simplificará y abaratará sus tarifas, haciendo de éstas una reducción especial para los buques que reúnan las condiciones fijadas en los citados artículos 8.º ó 9.º ó 17. Declarará exentos de las de practica, en cuanto sea posible, los buques de cabotaje, y hará, en general, potestativo dicho practica para los buques nacionales en los puertos que reúnan determinadas condiciones, y que sólo sea inexcusable el amarraje.

Reducirá la documentación y los trámites de abanderamiento de buques; facilitará el provisional por los consules; unificará la inscripción y registro de los mismos, y simplificará su despacho, así como el de las mercancías y equipajes, y la inspección y registro de las provisiones, con ventaja para el tráfico expedito.

El Gobierno, por último, negociará con los de las naciones que crea necesario el establecimiento de las medidas convenientes para impedir ó castigar las maquinaciones encaminadas á elevar los fletes de las tarifas normales ó oficiales fijadas en la prescripción de la base 4.ª del artículo 17.

Art. 19. Las reformas que para cumplimentar los artículos anteriores haya que introducir en los aranceles consulares y en las Ordenanzas de Aduanas, reglamentos de Sanidad, de practica y amarraje, de ferrocarriles, Juntas de obras y arbitrios de puertos y otras disposiciones vigentes, se implantarán antes de transcurrido un año desde la promulgación de esta ley en la *Gaceta*.

TÍTULO II

CONSTRUCCIONES NAVALES

Art. 20. Quedan suprimidos los derechos arancelarios para la introducción de los materiales empleados por navieros españoles en la composición de buques nacionales verificada en el extranjero, cuando sea originada por causa de fuerza mayor y se considere imprescindible para la seguridad de la navegación.

Art. 21. Los constructores nacionales de buques, satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reforma y reparación de buques, y disfrutarán de las primas siguientes:

A) Por cada tonelada bruta de arqueado total en las embarcaciones de madera de todas clases, construídas para navegar sin motor propio, 80 pesetas.

B) Por cada ídem ídem en las mismas embarcaciones, construídas para navegar con motor propio, 100 pesetas.

C) Por cada ídem ídem en las embarcaciones de casco de hierro ó acero, y de construcción mixta, para navegar sin motor propio, incluso dragas, gánguiles, aljibes, pontones y chalanas, 120 pesetas.

D) Por cada ídem ídem, para navegar con motor propio en buques de carga y de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 160 pesetas.

Esta misma prima disfrutarán los buques de casco de hierro ó acero, con motor propio, dedicados á industrias nacionales de pesca marítima ó servicios de puertos, sin distinción de velocidades.

E) Por cada ídem ídem, para navegar con motor propio

en buques de carga y pasaje y de casco de hierro, acero ó construcción mixta, 170 pesetas.

F) Por cada ídem ídem en buques de pasaje y de igual construcción á la anterior, 185 pesetas.

Esta prima se bonificará en un 10 por 100 de su importe inicial por cada milla entera de velocidad que en prueba y á media carga exceda el buque de 14 millas.

Art. 22. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques ó artefactos navales que impliquen aumento de tonelaje, darán derecho al abono de las primas en la proporción de dicho aumento.

Art. 23. Para el disfrute de las primas será preciso acreditar que el buque ó la parte que en él tenga variación es de construcción nacional, que ha sido declarado apto por el Ministerio de Marina para el servicio á que se dedique, que el constructor concierte con el Estado las condiciones en que podrán verificar las prácticas reglamentarias en los astilleros y talleres los alumnos de los Institutos náuticos oficiales ó escuelas especiales de industrias marítimas, y que contribuya en proporción reglamentaria al sostenimiento de las instituciones benéficas ó de previsión de carácter general que el Estado funde ó fomite para el personal obrero naval, ó sostenga por cuenta propia, ó colectivamente con otras entidades, instituciones análogas, á juicio del Gobierno.

Para vender ó exportar al extranjero durante los dos primeros años de vida buque ó artefacto naval, cuya construcción en España haya obtenido prima de las señaladas en este título, el propietario vendedor necesitará devolver previamente al Estado las cantidades siguientes: por las primas A, 35 pesetas por tonelada; por las primas B, 40 pesetas; por las primas C, 45 pesetas; por las primas D, 55 pesetas; por las primas E, 60 pesetas, y por las primas F, 65 pesetas por tonelada.

Art. 24. Las primas se rectificarán en su cuantía en proporción adecuada, según se modifiquen los derechos arancelarios impuestos á la importación de buques y artefactos navales ó de materiales necesarios para construcción y armamento en España de dichos buques ó artefactos.

Regirán durante los diez años siguientes á la promulgación de la ley y se asignarán á las construcciones que se realicen durante ese período ó que comiencen seis meses antes de su término, siendo de más de 10 toneladas brutas de arqueado total.

Art. 25. Los constructores nacionales de buques que con arreglo á esta ley tengan derecho á primas, declararán razonadamente al Ministerio de Hacienda, antes del día 1.º de octubre de cada año, las cantidades que tendrán devengadas, durante el año siguiente, á los efectos del artículo 31 de esta ley.

TÍTULO III

PESCA MARÍTIMA

Art. 26. El ejercicio de la industria nacional de pesca marítima, litoral ó costera, es exclusivo de los españoles, con buques de bandera y construcción nacionales. Esta construcción será también obligatoria para los buques que verifiquen indistinta ó simultáneamente la pesca litoral y la de altura.

Para el cumplimiento de este artículo, en lo que afecta á la construcción nacional, se aplicará cuanto preceptúan los artículos 3.º, 4.º y 5.º para los servicios de puerto.

Art. 27. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado obtenidos á bordo ó introducidos directamente en España frescos, ó en cámaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación

ción provisional á bordo por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios, previa la justificación de la procedencia citada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.

Las Sociedades formadas por españoles en las islas Canarias con capitales españoles, establecidas, legalmente para la pesca en el banco titulado Sahárico ó Canario africano, disfrutarán durante el primer quinquenio del cumplimiento de esta ley, una prima anual de 80 pesetas por cada toneleda de pescado seco que exporte. Dicha prima no podrá exceder en cada año de 20.000 pesetas.

Art. 28. La importación de los productos de la pesca nacional, disfrutará de cuantas facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgarle, y el transporte ferroviario de los mismos será objeto de un régimen especial que asegure su económica y rápida distribución en los mercados interiores, todo ello antes de cumplirse el primer año desde la promulgación de esta ley en la *Gaceta*.

TÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS

Art. 29. Las disposiciones precisas para las reformas que los artículos 18, 19, y 28 de la ley ordenan introducir en el régimen vigente, y los reglamentos necesarios para la aplicación general de la ley, serán redactadas y propuestas al Gobierno por una Comisión que se constituirá inmediatamente en el Ministerio de Fomento, formada del modo siguiente:

Funcionarios públicos de nombramiento del Gobierno: un representante por cada cual de los Ministerios de Fomento, Hacienda, Estado, Marina y Gobernación.

Vocales efectivos: un representante elegido por cada cual de las siguientes entidades: Junta de Aranceles y Valoraciones, Junta Consultiva de Navegación y Pesca marítima, Consejo Superior de la Producción y del Comercio, Consejo Superior de Emigración, Cámaras de Comercio, Asociaciones de Navieros y Consignatarios, de Constructores navales, Liga Marítima, Centros comerciales hispano-marroquíes, Compañías de ferrocarriles, Compañías de navegación de cabotaje, de gran cabotaje y de altura, Compañías de navegación subvencionadas, Sindicatos de exportación y Juntas de obras de puertos.

Será Presidente de la Comisión, el Ministro de Fomento, y Secretario un funcionario público, designado por éste, de acuerdo con la Comisión.

Dicha Comisión, que deberá oír á los Centros oficiales competentes en las reformas que prepare, deberá además proponer al Gobierno, mediante el Ministro de Fomento, cuanto estime necesario ó conveniente para el desarrollo de la vida comercial del país y su buena administración, en sistemático concierto de cuantos elementos la integran y muy especialmente de los medios de comunicación interiores y exteriores de la Nación.

Art. 30. Contra las resoluciones que dicte la Administración respecto á la aplicación de los artículos contenidos en esta ley, referentes á las primas, podrán ejercitar los que se consideren perjudicados, los recursos de lazada y contencioso-administrativo.

Art. 31. En el presupuesto del Estado se consignarán anualmente las cantidades necesarias para satisfacer en cada ejercicio las devengadas por el cumplimiento de esta ley.

Art. 32. Quedarán derogadas todas las leyes, reglamentos y órdenes que no se encuentren de acuerdo con los preceptos de esta ley, la cual deberá empezar á cumplirse á los tres meses de su promulgación en la *Gaceta de*

Madrid en la forma reglamentaria que oportunamente se dicte.

TÍTULO V

DEFINICIONES

Art. 33. Para los efectos de esta ley se considerará «buque nacional» aquel que en su abanderamiento y matrícula, además de ajustarse para los requisitos generales de nuestras ordenanzas y reglamentos y á los preceptos del libro III del Código de Comercio, acredite ser de exclusiva propiedad de naviero ó armador nacional.

«Buque de carga»: El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, tenga alojamientos para conducir un pasajero de cámara por cada 150 toneladas de arqueo de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas á media carga no exceda de 12 millas.

«Buque de carga y pasaje»: El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para alojar pasajeros y mercancías de todas clases, cuyas instalaciones para la conducción de pasajeros de todas categorías no sean capaces de contener más de 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo de las que en total mida el buque y cuya velocidad en pruebas á media carga sea mayor de 12 millas.

«Buque de pasaje»: El buque nacional que está perfectamente dispuesto para el alojamiento y conducción de pasajeros de todas clases, pudiendo, sin embargo, conducir la carga correspondiente á la capacidad de sus bodegas y porte del buque, cuyos alojamientos para pasajeros tengan amplitud bastante para conducir, por lo menos, 20 pasajeros por cada 100 toneladas de arqueo de las que en total tenga el buque, y cuya velocidad en pruebas á media carga sea mayor de 14 millas.

«Buque, máquina, caldera ó artefacto naval de construcción nacional»: El construido en España por constructor nacional y en astillero de propiedad de personalidad, entidad ó Sociedad española constituida y domiciliada con arreglo á nuestra legislación.

«Naviero ó armador nacional»: A la personalidad, entidad ó Sociedad española constituida y domiciliada con sujeción á nuestras leyes, que es exclusiva propietaria del buque nacional, con el que ejerce la industria de transportes navales ó la de pesca marítima.

«Constructor nacional de buques, máquinas, calderas y otros artefactos ó materiales navales»: A la personalidad, entidad ó Sociedad española que posee en territorio nacional astillero ó taller para ejecutar esas obras, y se dedica á dicha industria de construcción naval, bien sea por cuenta propia ó ajena, cumpliendo las condiciones que para la producción nacional exige el artículo 1.º del reglamento de 23 de febrero de 1908, para la aplicación de la ley de 14 de febrero de 1907.

«Servicios de puertos»: Todos los navales inherentes á la construcción, reparación y conservación de éstos y á su tráfico interior, así como á los de bahías, radas, ríos y canales.

«Navegación de cabotaje nacional»: La que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de Africa y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar, y los de las costas de Portugal y Marruecos donde tenga España consulados.

«Navegación de gran cabotaje»: La que verifiquen los buques nacionales entre alguno de los puertos españoles enunciados en el párrafo anterior y los extranjeros de Europa, los de Asia y Africa, situados en el Mediterráneo.

neo, y los de Africa en el Atlántico, hasta el Cabo Blanco.

«Navegación de altura»: La que verifiquen los buques nacionales entre los puertos españoles contenidos en los dos párrafos inmediatos anteriores y los demás puertos no citados en dichos párrafos.

«Tráfico directo internacional»: El de todo buque nacional conductor de mercancías de procedencia directa, aunque haga escala y operaciones mercantiles en otros puertos, siempre que al descargarlas en el puerto de su destino vayan acompañadas del conocimiento y certificado del Cónsul ó de la Aduana del puerto de embarque justificativos de la procedencia directa.

«Industria nacional de pesca marítima»: La que ejerce personalidad, entidad ó Sociedad española, con buques y artes de pesca, extrayendo del mar sus productos ó fomentando el cultivo y la reproducción de las especies marinas.

«Pesca de gran altura»: La que verifiquen los buques nacionales en mares libres y lugares de pesca situados á grandes distancias de España, organizando expediciones especiales autorizadas por el Ministerio de Marina y cuyo producto no sea introducido fresco en España.

«Pesca de altura»: La que se verifique fuera de las aguas jurisdiccionales por buques nacionales que traen ó envían á España el producto en fresco.

«Pesca litoral ó costera»: La verificada en aguas jurisdiccionales ó en la zona marítima nacional.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en San Ildefonso á catorce de junio de mil novecientos nueve.

YO EL REY

El Ministro de Fomento,

José Sánchez Guerra.

CUADRO A

Anexo al artículo 7.º

Velocidad media anual no inferior á 10 millas ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 11 millas.

Primer grupo:

- 12 expediciones anuales de tráfico directo internacional una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España al Brasil, Uruguay y Argentina, y viceversa, con escala en Canarias.
- 12 expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto de Levante ó Sur de España al Brasil, Uruguay y Argentina, y viceversa, con escala en Canarias.

Velocidad media anual no inferior á 11 y media millas ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 12 y media.

Segundo grupo:

- 12 expediciones anuales de tráfico directo internacional una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al Adriático, y viceversa
- 12 expediciones anuales de igual tráfico, una cada mes, desde un puerto del Sur ó Levante de España al mar Negro y al de Azof (cuando esté abierto).
- 52 ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto de Levante de España á uno de Argelia, y viceversa.
- 52 ó 104 expediciones anuales de igual tráfico, una ó dos cada semana, desde un puerto del Sur de España á otro de Argelia, y viceversa.

Velocidad media anual no inferior á 13 millas, ó marcha en prueba anual á media carga, no inferior á 14.

Tercer grupo:

- 12 expediciones anuales de tráfico directo internacional una cada mes, desde un puerto del Norte ó Noroeste de España á Nueva York y Habana, y viceversa.

Anexo al artículo 17

LÍNEAS	ITINERARIOS	PERIODICIDAD	PROMEDIO DE VELOCIDAD EN LAS LÍNEAS	
			En los tres primeros años. — Millas por hora.	En el resto del contrato. — Millas por hora.
1.—Norte-España á Cuba y Méjico.....	Desde un puerto del Norte de España á Habana y Veracruz con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.....	Una expedición men- sual.....	13,50	15 »
2.—Mediterráneo á la Argentina.....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Mon- tevideo y Buenos Aires, con las escalas que se determinen, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo Combinación en Buenos Aires para Punta Arenas, Coronel y Valparaiso	Una expedición men- sual..... Una combinación mensual.....	13,50 »	15 » »
3.—Mediterráneo á New-York, Cuba y Méjico.....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, New-York, Habana y Veracruz, con las escalas que se determinen, pu- diendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo. Combinación entre Habana y New-Orleans..... Combinación entre Habana, Savannah, Charleston, George- town, Baltimore y Filadelfia..... Combinación entre New-York, Boston, Quebec y Montreal...	Una expedición men- sual..... Una combinación mensual.....	12,50 »	13 » »
4.—Mediterráneo á Puerto Rico, Cuba y Venezuela Colom- bia.....	Desde un puerto de Levante de España á Cádiz, Canarias, Puerto Rico, Habana, Colón, regresando por Puerto Rico con las escalas que se determinen, y pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo..... Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y San Francisco de California con escalas intermedias..... Combinación por el ferrocarril del Istmo entre Panamá y Valparaiso con escalas intermedias.....	Una expedición men- sual..... Una combinación mensual.....	12,50 »	13 » »
5.—Filipinas.....	Desde un puerto del Norte de España á Port-Said, Suez, Singa- pore y Manila con las escalas que se determinen, pudien- do arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.. Combinación con Liverpool, Christianía, Copenhague, Malmo, Libau, Riga, Stockholm, Helsingfors y San Petersburgo.. Combinación entre Port-Said ó Aden y Sidney..... Idem entre Aden ó Colombo y Kurrachee, Bombay y Bushire.. Idem entre Colombo y Calcutta..... Idem entre Aden ó Colombo y Zanzibar y Mozambique..... Idem entre Mozambique y Capetown..... Idem entre Singapore, Saigon, Hong-Kong, Shanghai, Hiogo y Yokohama..... Idem entre Shanghai y Port Arthur..... Idem entre Shanghai, Nagasaki y Wladivostock..... Idem entre Singapore y Batavia..... Idem entre Manila, Ilo-Ilo y Cebú.....	Una expedición cada cuatro semanas.... Una combinación cada cuatro sema- nas.....	12,50 »	12,50 »
6.—Fernando Póo....	Desde un puerto de Levante y otro del Norte de España, con enlace en Cádiz, á los puertos de Marruecos que se señalen, Canarias, Río de Oro, Sierra Leona, Monrovia y otras esca- las que se determinen, hasta Santa Isabel y San Carlos en Fernando Póo, pudiendo arrancar de puerto extranjero...	Una expedición men- sual.....	10 »	12 »

O B

PORTE DE LA SUBVENCIÓN		CONDICIONES Y NÚMERO DE LOS VAPORES				NOTAS
Pesetas.	Pesetas.	Marcha en prueba. — Millas por hora.	Desplazamiento. — Toneladas.	TIPOS	NÚMERO	
1.217,36	1.459.095,12	17	9.000 promedio. 7.500 ínfimum.	Preferentemente para pasaje de cámaras con bastante capacidad para emigrantes y carga.....	5 vapores..	Los servicios al Centro de América se combinarán de suerte que el tráfico entre España y los puertos americanos del Pacífico pueda utilizar indistintamente las vías del Istmo de Tehuantepec ó del de Panamá. Se ensayará el establecimiento de la escala de Puerto Plata (República de Santo Domingo) en la línea núm. 4 (Venezuela Colombia) de la manera más conveniente para la finalidad principal de dicha línea.
45.223,20	1.736.440,56					
59.912,96						
9.583,20 29.003,04 24.668,80	1.423.368	14,38 tres primeros años. 14,95 resto del contrato....	9.000 promedio. 6.000 ínfimum.	Mixto de pasaje y carga, con capacidad abundante para emigrantes.....	6 vapores..	Los vapores de todas las líneas que toquen en Cádiz, deberán tener combinación con Sevilla, para que desde este puerto puedan expedirse las cargas con flete corrido y conocimiento directo, recibéndolas en igual forma.
49.550,08						
57.594,24 51.939,36	1.559.083,68					
47.581,80						Los itinerarios de las líneas los deberá aprobar anualmente el Gobierno, y se formarán ajustándolos á los promedios de velocidad fijados en este cuadro para cada uno de ellas.
58.112,34 21.029,48 52.749,84 23.680,80 41.441,40 32.947,20		14,38	4.500	Mixto de pasaje y carga, predominando la carga.....	5 vapores..	
70.184,40 8.923,20 18.618,60 9.266,40 8.665,80	2.593.201,26					
	856.422,72	11,50 tres primeros años. 13,80 resto del contrato....	4.000 promedio. 2.400 ínfimum.	Mixto de pasaje y carga predominando la carga.....	3 vapores..	Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
	9.627.611,34					

O B

ORTE DE LA SUBVENCIÓN		CONDICIONES Y NÚMERO DE LOS VAPORES				NOTAS
Pesetas.	Pesetas.	Marcha en prueba. — Millas por hora.	Desplazamiento. — Toneladas.	TIPOS	NÚMERO	
1.459.095,12						Los servicios al Centro de América se combinarán de suerte que el tráfico entre España y los puertos americanos del Pacífico pueda utilizar indistintamente las vías del Istmo de Tehuantepec ó del de Panamá. Se ensayará el establecimiento de la escala de Puerto Plata (República de Santo Domingo) en la línea núm. 4 (Venezuela Colombia) de la manera más conveniente para la finalidad principal de dicha línea.
91.217,36		17	9.000 promedio. 7.500 minimum.	Preferentemente para pasaje de cámaras con bastante capacidad para emigrantes y carga.....	5 vapores..	
45.223,20						
1.736.440,56						
59.912,96						Los vapores de todas las líneas que toquen en Cádiz, deberán tener combinación con Sevilla, para que desde este puerto puedan expedirse las cargas con flete corrido y conocimiento directo, recibíendolas en igual forma.
9.583,20		14,38 tres primeros años. 14,95 resto del contrato....	9.000 promedio. 6.000 minimum.	Mixto de pasaje y carga, con capacidad abundante para emigrantes.....	6 vapores..	
29.003,04						
24.568,80						
1.423.368						Los itinerarios de las líneas los deberá aprobar anualmente el Gobierno, y se formarán ajustándolos á los promedios de velocidad fijados en este cuadro para cada uno de ellas.
49.550,08						
57.594,24						
51.939,36						
1.559.083,68						Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
47.581,80		14,38	4.500	Mixto de pasaje y carga, predominando la carga.....	5 vapores..	
58.112,34						
21.029,48						
52.749,84						Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
22.680,80						
41.441,40						
32.947,20						
70.184,40						Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
8.923,20						
18.618,60						
9.266,40						
8.665,80						Aun cuando las marchas exigidas á los buques respondan á servicios que deben desempeñar, no quedarán adscritos exclusivamente á éstos, en previsión de que durante el transcurso del contrato pueda convenir aumentar la marcha de alguna de las líneas, pasando á ella buques de otra en que actualmente se señala servicio más rápido.
2.593.201,26						
856.422,72		11,50 tres primeros años. 13,80 resto del contrato....	4.000 promedio. 2.400 minimum.	Mixto de pasaje y carga predominando la carga.....	3 vapores..	
9.627.611,34						

Art. 2.º Los que reúnan estas condiciones, presentarán sus solicitudes en la Jefatura de los Servicios sanitarios de los respectivos apostaderos, donde se abrirá una relación, para que en su tiempo sean llamados por el número de orden que les corresponda. No habrá limitación para estas solicitudes y se dará noticia de ellas al Comandante general del apostadero; y á esta autoridad y el Jefe de los Servicios sanitarios en el Ministerio de los que se vayan llamando para cubrir las vacantes de aspirantes. Una vez admitidos pasarán á prestar servicio en los hospitales.

Art. 3.º A los dos años de servicios alternando el de las clínicas con el de las farmacias, previo certificado de aplicación y buena conducta expedido por el Director del hospital, podrán tomar parte en las oposiciones para ingreso como segundos practicantes. Los que obtuvieran plaza, tendrán derecho al abono, como tiempo de servicio, del que sirvieron como aspirantes; los que fueran solamente aprobados y no la obtuvieran por no haber vacante, continuarán prestando servicio de aspirantes hasta nuevas oposiciones; los que fuesen desaprobados, serán despedidos, sin derecho, de ninguna clase.

Art. 4.º Durante el tiempo que estos aspirantes permanezcan en el servicio, dependerán de los Directores de los hospitales, que propondrán su separación á la Jefatura de Servicios sanitarios del Ministerio cuando por falta de aplicación ó por irregular conducta se hagan merecedores de ello.

Art. 5.º Para que los practicantes de la Armada puedan gozar de cierta estabilidad compatible con las necesidades del servicio, se distribuirá todo el personal en tres Secciones, correspondientes á los tres apostaderos respectivos, procurando que sea igual el número de los asignados á cada uno de ellos. Cuando existan en una Sección dos vacantes, se sacarán á oposición entre los aspirantes del hospital correspondiente. El Tribunal que ha de juzgarles se formará con el Director y dos Jefes de Clínica del mismo hospital.

Disposición transitoria. En tanto no se cubran las actuales vacantes de plantilla de

segundos practicantes, podrán ser admitidos á oposición los aspirantes con sólo un año de servicio en los hospitales. Cuando no exista esta circunstancia, regirá como fundamento para tomar parte en las oposiciones, el tiempo de servicio en los hospitales, establecido en este Mi Real decreto.

Dado en San Ildefonso á veintiuno de junio de mil novecientos nueve.

ALFONSO

El Ministro de Marina,

José Ferrándiz.

Visto el expediente instruido en virtud de moción formulada por la Sala de Justicia del Consejo Supremo de Guerra y Marina; proponiendo que sea conmutada por la pena de un año de prisión militar menor, la de doce años de reclusión militar que dicho Tribunal impuso al marinero fogonero Sixto Alonso González, en causa que se le siguió por delito consumado de maltrato de obra á superior, al que causó una lesión que fué curada á los cinco días; haciendo uso dicha Sala de la facultad que concede á los Tribunales de Justicia los artículos segundo del Código Penal ordinario y veinte de la ley de dieciocho de junio de mil ochocientos setenta:

Considerando, que de la rigurosa aplicación de las disposiciones del Código Penal de la Marina de guerra, resulta notablemente excesiva la pena, atendidos el grado de malicia y el daño causado por el delito, por cuanto el culpable fué groseramente insultado por el superior, cabo de mar, que además le agredió y maltrató de obra, provocándole con insistencia:

Vista la citada ley de mil ochocientos setenta, que reguló el ejercicio de la gracia de indulto;

De acuerdo con lo propuesto por la Sala sentenciadora y conformándose con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conmutar la pena impuesta á Sixto Alonso González, en la causa indicada, por la de un año de prisión militar menor y accesorias.

Dado en San Ildefonso á veintiuno de junio de mil novecientos nueve.

ALFONSO

El Ministro de Marina,
José Ferrándiz.

REALES ORDENES

ESTADO MAYOR CENTRAL

OFICIALES GRADUADOS

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien desestimar la instancia del teniente de navío graduado D. Adriano Seijo y Calvo, que solicita los dos meses de licencia, que con abono de sueldo por entero prefija el artículo 31 del vigente reglamento de licencias, toda vez que no reúne las condiciones que determina dicho artículo al efecto.

De real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, lo digo á V. S. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 21 de junio de 1909.

El Gral. Jefe del Estado Mayor central,
José de la Puente.

Sr. Comandante de Marina de la Coruña.

CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA

Excmo. Sr.: En real orden del Ministerio de la Guerra, de 12 del actual, se traslade á este de Marina el real decreto siguiente:

«En consideración á lo solicitado por el general de brigada de Infantería de Marina D. José Sancho Méndez, y de conformidad con lo propuesto por la Asamblea de la Real y militar Orden de San Hermenegildo, Vengo en concederle la Gran Cruz de la referida Orden, con la antigüedad del día 13 de febrero último, en que cumplió las condiciones reglamentarias.—Dado en Palacio á dos de junio de mil novecientos nueve.—ALFONSO.—El Ministro de la Guerra.—Arsenio Linares.»

De real orden lo traslado á V. E. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 21 de junio de 1909.

JOSÉ FERRÁNDIZ.

Sr. Comandante general del apostadero de Ferrol.

Excmo. Sr.: Como resultado á la consulta que eleva el Jefe de la Comisión central liquidadora de Infantería de Marina, proponiendo para evitar innecesario trabajo que los balances mensuales y trimestrales que el Detall de la misma remite, sean substituidos en las unidades que lo constituyen y en las que no haya habido alteración en sus fondos, por un balance resumen, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha dignado aprobar el modelo propuesto y autorizar al referido Detall

para substituir los citados documentos en los casos mencionados, por el balance resumen que se propone, en armonía con lo prevenido en la real orden de 9 de marzo de 1908, por la que se dispuso la organización y funcionamiento de la expresada Comisión central liquidadora.

De real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 21 de junio de 1909.

El Jefe Gral. del Estado Mayor central
José de la Puente.

Sr. General Jefe de la Sección Ejecutiva del Estado Mayor central de la Armada.

Sr. Teniente coronel Jefe de la Comisión central liquidadora de Infantería de Marina.

CONTRAMAESTRES

Circular.—Excmo. Sr.: Como consecuencia de lo preceptuado en la nueva ley de Plantillas, promulgada, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer el ascenso á sus inmediatos empleos, de los contramaestres que á continuación se relacionan, con la antigüedad de esta fecha.

De real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás fines.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 12 de junio de 1909.

JOSÉ FERRÁNDIZ.

Sr. General Jefe del E. M. central de la Armada
Señores.

Relación de referencia.

Tercero. Juan Verdera Noguerido.
Idem... Salvador Breijo Gómez.
Idem... Juan Alonso Barrera.
Idem... José Villar Pérez.
Idem... José Varela Reigozo.
Idem... Juan López Quintela.
Idem... Enrique Buides García.
Idem... José María Díaz.
Idem... Manuel Dopico Suárez.
Idem... Andrés Lorenzo Barjas.
Idem... Francisco Muñoz Patricio.
Idem... Manuel Leira Folgar.
Idem... José Fernández Calazas.
Idem... Alfredo Bravo Miguez.
Idem... Juan Lorenzo Alvarez.
Idem... Antonio Rivas González.
Idem... Manuel Padín Canosa.
Idem... Donato Deus Fernández.
Idem... José Bendala Díaz.
Idem... Frutos Piñeiro Barros.
Idem... Andrés Posada Aneiros.
Idem... Francisco Haro Escudiers.
Idem... Víctor Bravo Miguez.
Idem... Manuel Muñón Fernández.
Idem... Abelardo Vázquez Lago.
Idem... Nicolás Piñeiro Barros.
Idem... Gabriel Canosa Doce.
Idem... José Sánchez Santiago.
Idem... José Anca Montero.
Idem... José Caruncho Sueiras.
Idem... Sebastián Losada González.
Idem... Enriquillo Bello Doval.
Idem... Luis Rodríguez Vizoso.
Idem... Luis Fernández Arnozo.
Idem... Juan Piñeiro Incógnito.
Idem... Andrés Anca Picallo.
Idem... Bartolomé Armela Rodríguez.

Tercero... Vicente Cortés Soria.
 Idem... Manuel Bey Medina.
 Idem... Benigno Ceniza Soto.
 Idem... Rosendo Rodríguez Freire.
 Idem... Teodoro Yáñez Tojo.
 Idem... Andrés Nieto Cordal.
 Idem... Juan A. Beira Val.
 Idem... Isidoro Mora Ortíz.
 Idem... Eugenio Fernández Rodríguez.
 Idem... Vicente López Soler.
 Idem... Carmelo González Vázquez.
 Idem... Juan García Míguez.
 Idem... Juan Otero Ares.
 Idem... Luis Prieto Sánchez.
 Idem... Eduardo Cordal Santalla.
 Idem... Antonio Bouzo Rodríguez.
 Idem... José Casado Ferreiro.
 Idem... José Martínez Leira.
 Idem... Crescendo Bermúdez Rodeiro.
 Idem... Leonardo Novo Vázquez.
 Idem... Antonio Cerviño Aceas.
 Idem... José Rivera Mosquera.
 Idem... Ramón Couceiro Pita.
 Idem... Angel López Cernada.
 Idem... Pedro Reimundo Villar.
 Idem... Eusebio Freire Varela.
 Idem... Vicente Bordoy Arbós.
 Idem... Nicanor Beceiro Barjas.
 Idem... Francisco Ferrer Estévez.
 Idem... Francisco Valverde Solano.
 Idem... Manuel Rey Yáñez.

CONDESTABLES

Circular.—Excmo. Sr.: Como consecuencia de lo preceptuado en la nueva ley de Plantillas, promulgada, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer el ascenso á sus inmediatos empleos con la antigüedad de esta fecha, de los condestables que á continuación se relacionan.

De real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás fines.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 12 de junio de 1909.

JOSÉ FERRÁNDIZ.

Sr. General Jefe del E. M. central de la Armada.
 Señores

Á PRIMEROS CONDESTABLES

D. Aurelio Morales Vázquez.
 » José Fernández Quintero.
 » José Camacho Moreno.
 » Adolfo Dalmau Prado.
 » Jacinto Milán Castillo.
 » Antonio Agustí Asensio.

Á SEGUNDOS CONDESTABLES

Ildefonso Rodríguez López.
 Juan Pérez Hidalgo.
 Urbano Jiménez González.
 Antonio Serrano Facio.
 José Jiménez Zapata.
 Juan Martín Jaén.
 Antonio Cantos Rosique.
 Pablo Castro Aneiros.
 Jacinto Sierra Casal.
 José Feu Martín.
 Augusto Rivas Fernández.
 Victoriano Iñiguez Fernández.
 José Bedoya Pérez.
 Luis Martínez López.
 D. Virgilio Riquelme Juan.
 Manuel Fernández Muñoz.
 José Cárdenas Roig.
 José Rubio Gil.
 D. José Corral Rabanillo.
 José Barrera Romero.
 Juan Meléndez Prieto.
 Manuel García Cordero.
 Francisco Fernández Pastoriza.
 Gregorio Fernández Ballesta.

Ramón Pons Serra.
 Julián Marcos Ragel.
 Antonio Tinoco Sánchez.
 Mariano Torres Aguilar.
 D. José Pérez Romero.
 Ricardo Orjales Pita.
 Rafael García Morales.
 D. Lutgardo Prius Flores.
 José Pantoja Ramírez.
 Francisco Miralles Leal.
 Juan Serra Bonet.
 José Lindado Almagro.
 D. Juan Andújar de las Dobles.
 Antonio Mora González.
 Miguel Mayor Segado.
 Manuel Jiménez Torres.
 José González Morales.
 Lorenzo Abad Alonso.
 D. Antonio López González.
 Lorenzo Florit Ruils.
 José María Martínez Girona.
 Andrés Guerrero Sánchez.
 Gonzalo Jerez Soler.
 Ginés Díaz Vivancos.
 José Serrano Facio.
 Enrique Martínez Pazos.
 Diego Balanza García.
 Antonino Segura Sande.
 José Vázquez Cores.
 Francisco Vázquez Domínguez.
 Federico Bonelo Garzolo.
 Antonio Nogueras Sánchez.
 Joaquín Clemente Ramos.
 Manuel Jerez Tejerina.
 Alfonso de Juan Campillo.
 José Moreno Herrero.
 Antonio Barberá Hernández.
 Fernando Garza Romasanta.
 D. Gabriel Basterrechea Udaondo.
 José Mellid Vidal.
 José Requena Amorós.
 Carlos Bonelo Garzolo.
 Juan López Meraño.
 Manuel Bermúdez Amo.
 Antonio Barba Carmona.
 D. Antonio Norte García.
 José Loureiro Selle.
 Manuel González Tello.
 José Antonio Tocornal López.
 Ricardo Pérez Sánchez.
 Emilio González Zuazo.
 Juan López Nogueira.
 D. Ricardo Requejo Racines.
 Juan Fernández Marabotto.
 D. José Bravo Millán.
 Joaquín Escobar Hernández.
 José María Bañobre.
 D. José Bellod Cano.
 » Manuel Rivera Castro.
 Baltasar Meirá Cusiné.
 Emilio Franzón Belizón.
 Pedro Peralta García.
 Antonio Quelle Basanta.
 D. Alfonso López González.
 » José Segura Sande.
 José Pereiro Montero.
 Justo Ballester Freire.
 D. Antonio Calderón Gálvez.
 José Parga Gómez.
 Pedro González Recio.
 Manuel Sánchez Germá.
 Francisco Castillo Serra.
 Juan Guirao Calvet.
 D. Eduardo Deco Díaz.
 Andrés Clares Depostura.
 Francisco Vela Juárez.
 Higinio Fernández Prieto.
 José Barros Calviño.
 Ernesto Mauricio Cortiñas.
 José Romay Fernández.
 Jaime Garau Corró.
 Joaquín Seijo Fontenla.
 Manuel Sáez Cruz.
 D. Claudio Romero Macías.
 Luis Naya López.
 Ramón Ordóñez Garavito.

Rafael Cantos Rosique.
 José Mercadall Moll.
 Aurelio Maura Nochetto.
 Gonzalo Pena del Río.
 Manuel Grandal Montero.
 Luis del Cerro Piñero.
 Antonio García Gessa.
 Ricardo González González.
 José Antonio Girals Segué.
 D. Ricardo Egea Urraco.
 Manuel Huertas Carrasco.
 Juan Mora Soto.
 Francisco Jerez Tejerina.
 Ricardo Vera Tornell.
 Antonio de la Corte Salas.
 José García Lobatón.
 Leopoldo Rodríguez Aragón.
 Manuel Martínez López.
 Juan Medina González.
 Angel Ferrando Ardilés.
 Valerio Vela Juárez.
 Angel Alvariño Saavedra.
 Miguel Vázquez Martínez.

COMISIONES

Teniendo en cuenta la conveniencia de que cuanto antes se proceda al reconocimiento de las pólvoras que actualmente fabrica para la Marina la Sociedad de «Santa Bárbara», y que aquél no sufra interrupción, S. M. el Rey (q. D. g.), ha tenido á bien disponer, que el Inspector de las fábricas de «Placencia» y «Santa Bárbara», se traslade á Oviedo para efectuarlo, y que el Jefe auxiliar del Negociado 5.º de este Estado Mayor central, comandante de Artillería don Diego de Lora, pase á Placencia para verificar las pruebas y recepción del último lote de proyectiles Vickers, pedido á la mencionada fábrica; siendo esta comisión indemnizable y su duración probable de quince días.

Lo que de real orden, comunicada por el Sr. Ministro del ramo, manifiesto á V. S. para su conocimiento y como resultado de su carta fecha 16 del actual.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 23 de junio de 1909.

El Gral. Jefe del Estado Mayor central,
José de la Puente

Sr. Jefe Inspector en las fábricas de «Placencia» y «Santa Bárbara».

Sr. Intendente general de Marina.

Sr. Comandante de Artillería D. Diego de Lora.

SERVICIOS AUXILIARES

CUERPO DE SECCIONES DE ARCHIVO

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), accediendo á lo solicitado por el oficial 1.º del cuerpo de Secciones de Archivo, D. José María Vélez-Torres, y en vista del resultado de reconocimiento facultativo, ha tenido á bien concederle dos meses de licencia por enfermo, quedando afecto á ese apostadero; aprobán-

do al propio tiempo el anticipo de dicha licencia, hecho por V. E. en 14 del actual

Lo que de real orden, comunica la por el Sr. Ministro de Marina, digo á V. E. para su conocimiento y fines.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 22 de junio de 1909.

El General Jefe de servicios auxiliares,

Leonardo Gómez.

Sr. Comandante general del apostadero de Cádiz.
 Sr. Intendente general de Marina.

AUXILIARES DE OFICINAS

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer pase á situación de excedencia forzosa, el auxiliar 2.º de Oficinas D. Ricardo García Cano, incorporándose al servicio activo el auxiliar 3.º don Antonio Egea Guillen.

De real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 21 de junio de 1909.

El General Jefe de Servicios auxiliares,

Leonardo Gómez

Sr. Comandante general del apostadero de Cartagena.

Sr. Intendente general de Marina.

ASESORÍA GENERAL

ASESORES

Excmo. Sr.: Dada cuenta del expediente que V. E. cursó á este Ministerio, con su carta oficial núm. 991 instruido para la provisión de la plaza de asesor de Marina de la Comandancia de Cádiz; y resultando, que al indicado concurso se presentaron los letrados don José Carlos Camargo Legerdall, asesor de la provincia marítima de Algeciras, y D. Santiago Abascal y Castañeda, asesor del distrito marítimo del Puerto de Santa María, de los cuales reúne más méritos, el primero de ellos; S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por V. E. y por el Asesor general de este Ministerio, ha tenido á bien nombrar asesor de la mencionada Comandancia y provincia marítima de Cádiz, al letrado D. José Carlos Camargo y Legerdall.

De real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 19 de junio de 1909.

JOSÉ FERRÁNDIZ.

Sr. Comandante general del apostadero de Cádiz.
 Sr. Asesor general de este Ministerio.